

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

01/2024



Warszawski Transport Publiczny

KOMUNIKACJA MIEJSKA 2023

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

WTP W PRAKTYCE

Drodzy Czytelnicy,

Nowy rok przywitał śnieżną i mroźną aurą – takiej zimy już dawno w Warszawie nie było. Z panujących na zewnątrz warunków cieszą się uczniowie, którzy w styczniu odpoczywają podczas ferii. Zimowa aura może także cieszyć oko. Zimowa Warszawa pięknie wygląda z lotu ptaka, co możecie zobaczyć w naszym fotoreportażu. Wykorzystaliśmy w nim zdjęcia wykonane z drona. Uroku dodają jej oczywiście mknące po stołecznych ulicach tramwaje i autobusy WTP.

Styczeń to także czas na podsumowanie minionego roku. W tym pokażemy, jak zmieniła się infrastruktura i tabor WTP w 2023 roku. Warszawa wzbogaciła się o nowe autobusy, tramwaje i pociągu, dzięki którym podróżowanie po stolicy jest jeszcze bardziej komfortowe. Stolica jest też coraz bardziej eko dzięki stopniowemu zazielenianiu torów tramwajowych i przystanków. Roślinnością pokryliśmy już 33 km torowisk. Zielne dachy pojawiły się na kolejnych 44 wiatach.

Wszystko to ma wpływ na opinie warszawiaków na temat Warszawskiego Transportu Publicznego. W tym numerze prezentujemy wyniki badań Barometru Warszawskiego na temat komunikacji. Trzy czwarte respondentów uważa WTP za najlepszy sposób podróżowania po stolicy, niemal 90 procent uważa, że ten obszar życia w mieście jest dobrze zarządzany. Dziękujemy i zapewniamy, że nie powiedzieliśmy jeszcze ostatniego słowa!

Zapraszamy także na zaskakującą wycieczkę do Odessy. Na razie tylko na stronach iZTM, ale mamy nadzieję, że gdy zakończy się rosyjska agresja na Ukrainę, można będzie osobiście sprawdzić, jak podróżuje się tramwajem...przez bagna. To tylko jedno z „zaskoczeń" tej trasy – takiego widoku jak tramwaj przemykający wśród trzcin nie ma nigdzie. Kolejnym może być stan techniczny infrastruktury i taboru – jeśli spojrzymy na zdewastowane torowisko, pochylone słupy trakcyjne, zardzewiałe pojazdy, niewiarygodnym wydaje się to, że tramwaje nadal tam kursują. No cóż, najwyraźniej są potrzebne.

Życzymy przyjemnej lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Jedziemy z tym Finałem!

Już po raz 32. zagra Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy. Do tego kolorowego towarzystwa kolejny raz dołącza Warszawski Transport Publiczny. Swoje aukcje, przy wsparciu Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, organizuje Zarząd Transportu Miejskiego. Można też licytować przedmioty udostępnione przez transportowe spółki.

Jeśli WOŚP gra do końca świata i jeden dzień dłużej, to i my razem z nią. W tym roku także aktywnie włączamy się w zbieranie pieniędzy na leczenie Polaków. Chcesz zobaczyć, jak od środka wygląda WTP, doświadczyć niezapomnianej przejażdżki czy stać się posiadaczem atrakcyjnych pamiątek? Koniecznie weź udział w naszych licytacjach!

Jedną z ciekawszych propozycji jest możliwość spędzenia dnia z Zarządzie Transportu Miejskiego! Zwycięzcy aukcji będą mieli bardzo bogaty program m.in. spotkają się z dyrektorem ZTM, zobaczą codzienną pracę Centrali Ruchu, Punktu Obsługi Pasażerów czy dyspozytorni w węźle Młociny. Będą mogli razem z dyspozytorami uczestniczyć w nadzorze komunikacji miejskiej na terenie Warszawy, a także podejrzeć przygotowania do tworzenia nowych rozkładów jazdy linii autobusowych, tramwajowych, Metra Warszawskiego oraz Szybkiej Kolei Miejskiej.

Ponadto, przy współpracy z Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej na licytację wystawiliśmy:

- plakat ZTM 30 lat,
- plakat citylight – Warszawski Transport Publiczny,
- pinsy srebrne WTP (trzy aukcje),
- plakaty – WTP Zawsze w Twoim kierunku (również trzy aukcje, a w każdej do wylicytowania inny plakat).

Aukcje Zarządu Transportu Miejskiego potrwają od 22 do 31 stycznia.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie oferuje m.in. Wycieczkę zabytkowym autobusem czy Personalizowaną tablicę boczną warszawskiej komunikacji miejskiej. Od kilkunastu lat w dniu finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy na stołeczne ulice wyjeżdżają zabytkowe autobusy i tramwaje. Kwestują w nich wolontariusze i wolontariuszki ze sztabu KMKM, a zamiast pobierać opłatę za bilet – przyjmują datki do kolorowych puszek.

W tym roku nie może być inaczej. W niedzielę 28stycznia autobusy 32A – po trasie linii 509 – połączą Gocław i dworzec Wileński, a po drodze zatrzymają się m.in. przy miasteczku WOŚP na błoniach stadionu PGE Narodowego. Tramwaje 32T, tak jak rok temu, połączą Wiatraczną z Kołem, przejeżdżając Aleją Zieleniecką obok miasteczka WOŚP, trasą W-Z i Obozową. Obydwie linie będą obsługiwane zabytkowym taborem – na ulicach pojawią się więc m.in. jelcze „ogórki", tramwaje 13N czyli „parówki", klasyczne składy z lat 40-tych.

Ciekawie i dowcipnie do tematu podeszli koledzy z Miejskich Zakładów Autobusowych. Dzięki nim będzie można codziennie zasypiać i budzić się w autobusie. Jak to możliwe? W tym roku warszawski przewoźnik wystawia na aukcję łóżko, inspirowane niezapomnianym, legendarnym ikarusem. Pracownicy MZA skonstruowali je, wykorzystując prawdziwe elementy pojazdu. Mebel wykonany jest z aluminium i drewna. Posiada też dodatkowe funkcje. Po podłączeniu do prądu można uruchomić zapłon, światła, kierunkowskazy, ciepły guzik, przycisk otwierania drzwi czy prawdziwy obrotomierz. Zagłówek łóżka jest pokryty autobusową tapicerką, a dodatkowym elementem są poręcze oraz „rączki".

Tramwaje Warszawskie oferują Zwiedzanie zajezdni i przejazd wagonem – kabrioletem. Zwycięzca zobaczy na własne oczy, co dzieje się z tramwajem, gdy przekroczy on bramę zajezdni. Jak wygląda codzienny przegląd tramwaju i czym są tajemnicze kanały oraz kto w nich pracuje. O wszystkim opowie Michał Kiembrowski – przewodnik i specjalista do spraw taboru tramwajowego. Dodatkowo będzie można przejechać się wyjątkowym tramwajem-kabrioletem, który powstał z zabytkowego wagonu K z 1940 roku, zwanego także „berlinką". To jedyny taki w Polsce otwarty tramwaj letni. Licytacja już trwa i jest naprawdę zażarta.

Jeśli ktoś wygra aukcję Szybkiej Kolei Miejskiej, to wybierze się na Wyjątkowe zwiedzanie bocznicy SKM Warszawa. Zwycięzca wraz z osobą towarzyszącą zwiedzi bocznicę, a także usiądzie obok maszynisty w kabinie jednego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i będzie mu towarzyszył w pracach manewrowych na stacji techniczno-postojowej. Będzie to świetna okazja do pogłębienia swojej kolejowej wiedzy. Na zwycięzcę czeka również dodatkowa nagroda w postaci czterech tablic kierunkowych wewnętrznych, na których rozpisane są przystanki naszych linii SKM.

Metro Warszawskie oferuje niezwykłą szansę, by poczuć się jak maszynista podziemnej kolei – do wygrania jest Przejażdżka na symulatorze. Zarząd Zieleni Warszawy na licytację ofiarował Rejs statkiem po Wiśle w towarzystwie ornitologa. Nasza rzeka ma do zaoferowania wiele niezwykłych widoków, bogatą faunę i florę. Jest o co walczyć.

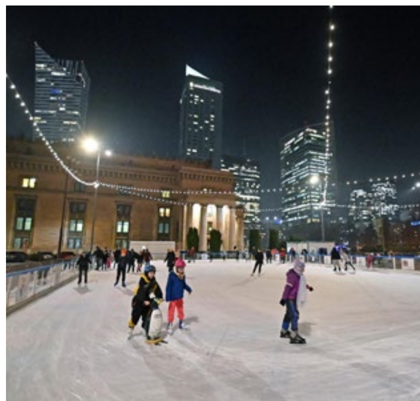
Firma ReloBus, jeden z operatorów obsługujących linie WTP oferuje wizytę w bazie autobusowej w Warszawie. To prawdziwa gratka dla „autobusiarzy".

Wszystkie komunikacyjne aukcje WOŚP można znaleźć tutaj..

Ferie w szkołach zmiany w kursowaniu WTP

Od 15 do 28 stycznia z ferii zimowych korzystają uczniowie z województwa mazowieckiego. W związku z tym od soboty 13 stycznia do niedzieli 27 stycznia wprowadzone zostały czasowe zmiany w funkcjonowaniu WTP.

W tym czasie, w dni powszednie na trasy nie wyjeżdżają autobusy linii: **192**, **196**, **200**, **221**, **249**, **320**, **332**, **339**, **356**, **379**, **501**, **809**, **815** a **256** i **326** jeżdżą tylko w godzinach szczytu(autobusy linii: 192, 196, 200, 221, 249, 256 nie wyjeżdżają na trasy też w soboty i niedziele). Według zmienionych rozkładów kursują autobusy linii **105**, **106**, **122**, **131**, **132**, **140**, **154**, **170**, **173**, **174**, **177**, **181**, **182**, **183**, **184**, **188**, **194**, **197**, **201**, **204**, **207**, **209**, **212**, **314**, **317**, **319**, **338**, **340**, **414**, **500**, **507**, **509**, **523**, **739**, **L27**.



Szkoły są zamknięte i dlatego nie ma kursów autobusów linii **121**, **142**, **150**, **152**, **164**, **211**, **401**, **502** wykonywanych tylko w dni nauki szkolnej a **163**, **164** i **201** nie jadą pod placówki oświatowe.

W czasie ferii autobusy linii **326** jeżdżą na skróconej trasie do Olesina, nie ma także kursów **518** na trasie Nowodwory – Metro Marymont. Zmieniła się także trasa autobusów linii **134**, które przez cały tydzień jeżdżą trasą weekendową, czyli dojeżdżają m.in. pod pływalnię i Park Bródnowski, gdzie działa miejskie lodowisko. Skróconą trasą jadą również autobusy linii lokalnej **L24**.

Zmieniła się częstotliwość kursowania tramwajów – w zależności od rodzaju linii, w godzinach szczytu z 4 na 5 minut i z 8 na 10, a pomiędzy szczytami z 6 do 7 minut i 30 sekund oraz z 12 na 15 minut. W soboty i niedziele rozkład jazdy pozostał bez zmian.

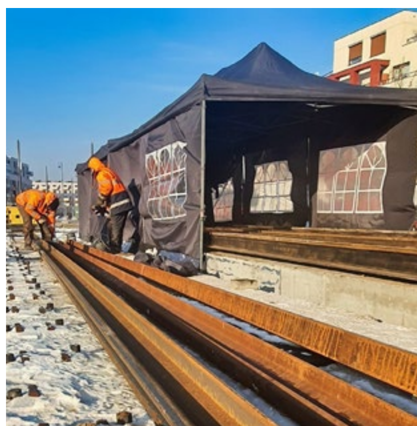
Również tylko w dni powszednie w godzinach szczytu zmieniła się częstotliwość kursowania pociągów metra. Na stacje linii M1 składy podjeżdżają co 2 minuty i 50 sekund, na linii M2 – co 3 minuty i 30 sekund.

Tramwaj do Wilanowa – przebudowa skrzyżowania przy ulicy Chełmskiej

Rozpoczęła się przebudowa skrzyżowania ulic Belwederskiej, Jana III Sobieskiego, Dolnej i Chełmskiej. To kolejny etap prac przy budowie trasy tramwajowej do Wilanowa.

Wykonawca tramwaju do Wilanowa – firma Budimex – wybuduje torowisko, które przetnie skrzyżowanie. W pierwszym etapie, trwającym do końca maja, wykonawca zamknął wylot ulicy Chełmskiej w Belwederską. Ulicą Chełmską samochody jadą najdalej do Górskiej. Przejście dla pieszych przez ulicę Chełmską jest zamknięte – piesi przechodzą po drugiej stronie skrzyżowania.

Nie zmieniły się trasy autobusów kursujących ulicami Jana III Sobieskiego i Belwederską, natomiast na trasy objazdowe skierowane zostały autobusy jadące ciągiem ulic Chełmska – Dolna. Autobusy linii 119 w kierunku Wiśniowej Góry z ulicy Spacerowej jadą prosto w J. Gagarina a następnie

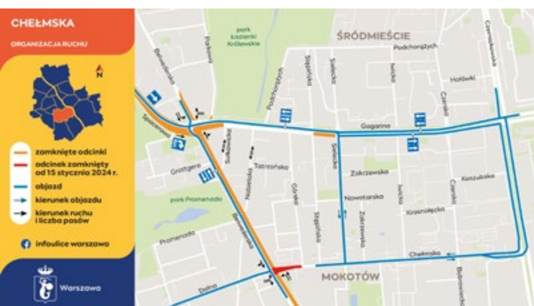


Sielecką do Chełmskiej i swojej stałej trasy. W przeciwnym kierunku, do krańca Rakowiecka-Sanktuarium, z ulicy Chełmskiej skręcają w Sielecką i dalej J. Gagarina, Belwederską i Bagatelą, przez plac Unii Lubelskiej oraz T. Boya-Żeleńskiego, L. Waryńskiego i Puławską jadą do Rakowieckiej czyli do końcowego odcinka swojej normalnej trasy (czyli al. Niepodległości, Stefana Batorego, św. Andrzeja Boboli, Rakowiecka).

Autobusy linii 141 nie jeżdżą ulicą Chełmską (w obydwu kierunkach); omijają ją Belwederską i J.Gagarina. Swoją trasę zmieniły (w obydwu kierunkach) autobusy linii 107 – z ulicy Czerniakowskiej skręcają w J. Gagarina i następnie Sielecką jadą do Chełmskiej, do swojej standardowej trasy.

Są zmiany także w komunikacji nocnej. Autobusy linii N31 i N81 zostały skierowane w obydwu kierunkach bezpośrednio ulicą Belwederską. Uruchomiona została dodatkowa linia nocna Z31, której autobusy kursują pomiędzy Dworcem Centralnym a Małymi Siekierkami przez Sielce.

Przystanek autobusowy na ulicy Belwederskiej w kierunku centrum został przesunięty kilkadziesiąt metrów dalej za skrzyżowanie z Chełmską. Stają autobusy linii 116, 141, 166, 503 i E-2 oraz nocnych N31 i N81.





Nowe windy na stacji metra Pole Mokotowskie

Przy stacji metra Pole Mokotowskie – od strony ulicy Stefana Batorego – działają już trzy nowe windy. Dodatkowe dźwigi ułatwią dostanie się na antresolę i peron podziemnej kolejki m.in. osobom z niepełnosprawnościami, seniorom i podróżującym z dziećmi w wózkach.

Dwie nowe windy zostały wybudowane po obu stronach al. Niepodległości, przy już istniejących zejściach do metra na wysokości ulicy G. Bruna. Można nimi zjechać na poziom antresoli, a potem przejść do trzeciej nowej windy – na peron stacji.

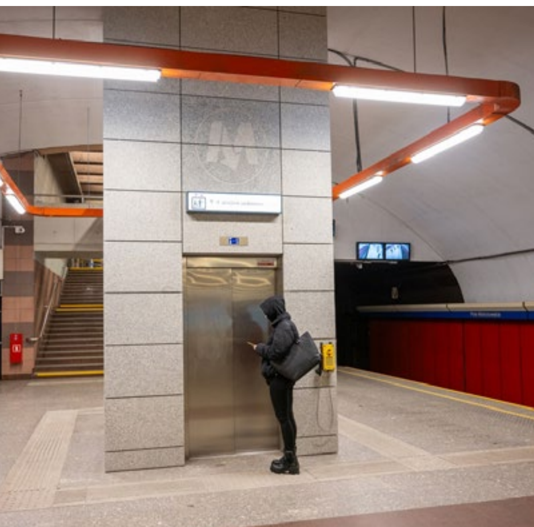
– *W ramach modernizacji infrastruktury metra realizujemy szereg inwestycji, które poprawiają bezpieczeństwo na terenie stacji oraz w ich pobliżu. Wymieniamy oświetlenie, instalujemy nowe oznakowanie dla osób niewidomych i niedowidzących oraz dobudowujemy kolejne windy* – mówi Michał Olszewski, zastępca prezydenta m.st. Warszawy. – *Działania te prowadzimy w celu poprawy dostępności transportu publicznego w stolicy dla wszystkich jego użytkowników* – dodaje wiceprezydent stolicy.

Wygodnie i bezpiecznie

Winda po wschodniej stronie al. Niepodległości (przy budynkach Szkoły Głównej Handlowej) znajduje się między dwoma zejściami do metra. Można nią zjechać bezpośrednio do korytarza antresoli stacji. Winda po drugiej stronie ulicy (czyli po zachodniej stronie al. Niepodległości) nie mogła być umiejscowiona w podobny sposób, ponieważ pomiędzy dwoma zejściami do stacji jest wlot ulicy G. Bruna. Dlatego została wybudowana przy północnym zejściu (bliższym ulicy Stefana Batorego), a do korytarza antresoli prowadzi – zbudowany za ścianą schodów – dodatkowy korytarz.

– Trzecia winda znajduje się za linią bramek wejściowych. Zwozi pasażerów na peron ze specjalnie zbudowanej platformy nad schodami peronowymi. Z antresoli stacji prowadzi do niej korytarz wzdłuż schodów – wyjaśnia Katarzyna Strzegowska, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego.

W ramach inwestycji, na głowicy północnej stacji, zamontowane zostało nowe oznakowanie dotykowe w postaci żłobionych



płyt prowadzących i płyt z guzkami z kamienia naturalnego. Są tu również zaktualizowane (uwzględniające nowe windy) mapy tyflograficzne, czyli drukowane w sposób wypukły i z opisami w formie pisma punktowego Braille'a.

Metro bardziej dostępne

Stacja Pole Mokotowskie powstała niemal 30 lat temu, razem z pierwszym oddanym do użytku odcinkiem linii metra M1. Obowiązywały wówczas inne standardy budowy takich obiektów i windy – ułatwiające dostanie się na stację osobom z niepełnosprawnościami, seniorom i podróżującym z dziećmi w wózkach – zbudowano tylko po jej południowej stronie. Podobnie było na innych stacjach najstarszego odcinka podziemnej kolei. Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego systematycznie je modernizuje – budując nowe windy. Powstały już one na: Imielinie (dwie), Stokłosach (dwie), Ursynowie (dwie), Racławickiej (jedna) i Służewie (jedna).

Umowę na budowę wind przy Polu Mokotowskim podpisano w październiku 2022 roku. W czasie prac metro kursowało bez zmian. Inwestycja kosztowała ok. 10 mln zł. ▪

Wodorobus na warszawskich ulicach

W stolicy testowany jest jeden z najbardziej ekologicznych autobusów – wyprodukowany w Polsce Autosan Sancity 12 LFH. Pojazd jest zeroemisyjny, zasilany czystym wodorem, a z jego rury wydechowej wydobywa się jedynie para wodna. Niebieski autobus będzie woził pasażerki i pasażerów w Warszawie przez miesiąc.

Miejskie Zakłady Autobusowe już drugi raz sprawdzają w ruchu miejskim najnowocześniejszą technologię wodorową. Nieco ponad rok temu warszawianki i warszawiacy mogli zapoznać się z zaprojektowanym i wyprodukowanym w Polsce Nesobusem. Teraz zaś na stołeczne ulice trafił – również polski, stworzony w Sanoku – Autosan Sancity 12 LFH.

Najczęściej na linii 222

Pojazd ma długość 12 metrów, jest w nim 30 miejsc siedzących i oczywiście miejsce dla wózków. Jego sercem, poza silnikiem o mocy 230 kilowatów, jest magazyn energii, na który składają się baterie litowo-tytanowe (235 kW) oraz ogniwo wodorowe o mocy 70 kilowatów. Testy „wodorobusa" na warszawskich ulicach przydadzą się w przyszłości specjalistom z MZA w kwestii ewentualnych zakupów taboru wodorowego.

Napędzany czystą energią autobus został przydzielony do zajezdni „Woronicza". Będzie pojawiał się głównie na trasie linii 222 – przebiegającej przez Aleje Ujazdowskie, Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat. Sporadycznie będzie go można spotkać także na innych liniach.

Kolejne zakupy eko-floty

Warszawa konsekwentnie od lat odmładza tabor transportu publicznego, tak aby stał się jak najbardziej przyjazny dla mieszkańców i środowiska. Miejskie Zakłady Autobusowe



posiadają już niemal pięćset autobusów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych. W tej liczbie mieści się 335 autobusów gazowych, a także ponad 160 elektrycznych. Do tego stołeczny przewoźnik prowadzi długotrwałe testy dwóch kolejnych elektrobusów – marek MAN i Yutong.

To jednak nie wszystko. Już w tym roku zaczną napływać do stolicy kolejne autobusy na prąd. 12 przegubowców zamówił Zarząd Transportu Miejskiego, a na najlepszej drodze do zakupu kolejnych trzydziestu są MZA – w tej chwili trwa ocena ofert w przetargu, do którego zgłosiło się czterech oferentów z całego świata.

Szykowany jest też kolejny przetarg – tym razem na 80 zeroemisyjnych elektrobusów przegubowych i nieco krótszych – o długości 12 metrów.

Po Warszawie najlepiej komunikacją miejską

Mieszkańcy bardzo dobrze oceniają Warszawski Transport Publiczny – wynika z badania potrzeb, postaw i opinii na temat jakości funkcjonowania Warszawy. Aż trzy czwarte z nich uważa, że to najlepszy sposób poruszania się po mieście. Respondenci najbardziej zadowoleni są z jakości taboru, liczby przystanków i sieci połączeń. Wysoko oceniają także bezpieczeństwo w pojazdach.

Warszawski Transport Publiczny zebrał najlepsze oceny w badaniu jakości podróżowania po stolicy – w skali od 1 do 10 (10 jest oceną najwyższą), ocenę od 7 do 10 wystawiło trzy czwarte pytanych. Na drugim miejscu plasuje się rower. Samochód jest na trzeciej pozycji. Aż 98 proc. respondentów uznaje funkcjonowanie komunikacji miejskiej, obok bezpieczeństwa i czystości, za najważniejszy obszar życia w mieście. 88 proc. uważa, że jest on dobrze zarządzany (33 proc. bardzo dobrze i raczej dobrze 55 proc.).

Ma być często, punktualnie i wygodnie

Wśród 77 proc. warszawiaków, przemieszczających się do pracy, na uczelnię czy do szkoły, ponad połowa (52 proc.) deklaruje, że wybiera przy tej okazji transport publiczny. To pasażerowie, którzy przemieszczają się komunikacją miejską regularnie. Większości z nich dotarcie do celu zajmuje nie więcej niż 30 min. (do 15 minut – 12 proc, 16-30 minut – 41 proc.). Ponad 20 proc. badanych w ogóle nie musi dojeżdżać.

Mieszkańcy biorący udział w badaniu oceniali różne aspekty funkcjonowania komunikacji miejskiej m.in. częstotliwość kursowania,





sieć połączeń, bezpieczeństwo w pojazdach, punktualność, czystość w pojeździe i temperaturę w środku, informacje dla pasażerów, oznaczenia, czy jakość taboru. Okazuje się, że Warszawiacy najbardziej zadowoleni są z: jakości taboru (81 proc.), liczby przystanków, informacji (po 80 proc. odpowiedzi), czy sieci połączeń i bezpieczeństwa w pojazdach (78 proc. zadowolonych). Najmniejsze zadowolenie wzbudzają… ceny biletów, które przecież nie zmieniły się od 2013 roku i dziś są jednymi z najniższych w Polsce.

Koleją coraz więcej

Warszawski Transport Publiczny, po zamieszaniu spowodowanym pandemią i obostrzeniami, wrócił do równowagi, chociaż jednocześnie widać, że w ostatnich latach zmieniły się nawyki Warszawiaków.

W badaniu z września 2019 roku (czyli przed pandemią), korzystanie z komunikacji miejskiej codziennie lub prawie codziennie deklarowało 55 proc. respondentów. W 2023 roku to 44 proc. Co ciekawe, pomimo tego ogólna liczba osób korzystających z Warszawskiego Transportu Publicznego zwiększyła się – tylko 5 proc. badanych zadeklarowało, że w ciągu ostatnich trzech miesięcy nie skorzystało z WTP; w 2019 roku było to 8 procent. Jak to możliwe? Otóż wzrosła liczba osób korzystających z transportu publicznego przynajmniej raz w tygodniu – z 14 proc. w 2019 roku do 24 proc. obecnie. Minimalnie zwiększyła się także grupa osób podróżujących mniej niż raz w tygodniu

(z 13 do 15 proc.) i mniej niż raz w miesiącu (z 10 do 11 proc.).

Wyniki badania wskazują także na zmianę w sposobie poruszania się po mieście w godzinach nocnych. Autobusy nocne nadal mają swoich fanów – regularnie korzysta z nich ok. 1 proc. badanych (tylu ilu w 2019 roku), a przynajmniej raz w tygodniu ok. 3 proc. (więcej niż w 2019 roku). Większa jest jednak grupa osób, które nigdy nie skorzystały z nocnego autobusu – 71 proc. (67 proc. w 2019 roku). Równocześnie Barometr Warszawski pokazuje, że zwiększyła się grupa osób podróżujących taksówkami na aplikacje i to zapewne one przejęły część pasażerów autobusów linii „N".

Jak wynika z badania, coraz więcej mieszkańców Warszawy korzysta z kolei (Szybkiej Kolei Miejskiej, Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Kolei Mazowieckich – pociągami tych przewoźników można jeździć korzystając z oferty Wspólnego Biletu) – to już blisko 50 proc. (wzrost o ok. 13 proc. w porównaniu do 2019 roku). Około 18 proc. respondentów jeździ nimi w miarę regularnie.

Badanie Barometr Warszawski zlecił ratusz, a pracownia badawcza PBS przeprowadziła je w połowie 2023 roku (część transport i mobilność we wrześniu). Na pytania dotyczące różnych aspektów życia w stolicy odpowiedziało 3155 mieszkańców w wieku powyżej 15 lat ze wszystkich dzielnic, a wyniki pokazały, co jest dla warszawiaków ważne, z czego są zadowoleni i co można poprawić.



Zimowe wyzwanie – oczyszczanie miasta

Zima to czas wzmożonej pracy dla służb oczyszczania miasta. O tym jak podczas niesprzyjających warunków pogodowych ważne jest zapewnienie bezpieczeństwa pieszym, pasażerom komunikacji miejskiej i kierowcom rozmawiamy z Robertem Szymańskim, zastępcą dyrektora ds. technicznych Zarządu Oczyszczania Miasta.

iZTM: Jakie są główne wyzwania związane z utrzymaniem miasta zimą?

Robert Szymański, zastępca dyrektora ds. technicznych Zarządu Oczyszczania Miasta: Największym wyzwaniem jest nieprzewidywalność pogody. Musimy być gotowi na wszystko - od gołoledzi po intensywne opady śniegu. Naszym priorytetem jest bezpieczeństwo pasażerów komunikacji miejskiej, pieszych i kierowców. To wszystko wymaga ciągłej koordynacji i elastyczności - zarówno firm, jak i naszych pracowników, do podjęcia działań adekwatnych do warunków pogodowych. Tutaj nie można zostawić decyzji na później, musimy działać dynamicznie.



Zima w kalendarzu rozpoczyna się dopiero w drugiej połowie grudnia, kiedy to ZOM w sezonie zimowym jest już od prawie trzech miesięcy. Z jakiego powodu gotowość zaczyna się tak wcześnie?

Nasze przygotowania do sezonu zimowego zaczynają się znacznie wcześniej, bo już pod koniec lata. Aktualizujemy trasy ulic i chodników, które będą odśnieżane, sprawdzamy między innymi stan przygotowania technicznego posypywarek i pługów oraz odpowiednią ilość środków do zabezpieczania nawierzchni przed śliskością. Od połowy października rozpoczynamy całodobową gotowość do rozpoczęcia działań na drogach i terenach dla pieszych w odpowiedzi na warunki zimowe. A kończymy, kiedy zaczynają się zielenić liście – na wiosnę.

To bardzo długi okres kiedy firmy muszą być w gotowości zimowej.

Gotowość wynika z naszego 30-letniego doświadczenia pracy przy zimowym utrzymaniu miasta. Mamy za sobą wyjazdy posypywarek zarówno w październiku, jak też w maju. Od firm wymagamy półrocznej gotowości, a rozliczamy się jedynie za prawidłowo zrealizowane działania.

Które ulice ZOM oczyszcza zimą w pierwszej kolejności?

Priorytetem są ulice, którymi kursują autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego – to łącznie 1500 km. W przypadku intensywnych i długotrwałych opadów śniegu, możemy wysłać ponad 300 pługów i posypywarek, ale zazwyczaj wyjeżdża ok. 170 pojazdów. Szczególną uwagę zwracamy na miejsca o zwiększonym ryzyku możliwości wystąpienia oblodzenia – mosty, wiadukty i strome ulice.

Jak podejmowana jest tak kluczowa decyzja, jak wyjazd pługoposypywarek do akcji?

O rozpoczęciu działań na warszawskich ulicach decyduje kilka czynników. W Centrum Dowodzenia ZOM przez całą dobę monitorujemy dane meteorologiczne, a także informacje ze stacji pogodowych rozlokowanych na terenie stolicy. Co 10 minut spływa do nas aktualna temperatura, także nawierzchni, poziom wilgotności powietrza i występowanie lub brak opadu w każdej z 18 dzielnic. W terenie nasi kontrolerzy patrolują stolicę i sprawdzają rzeczywisty stan jezdni. Decyzję o rozpoczęciu i zakresie działań podejmujemy po kompleksowej analizie tych informacji.

Jak ZOM sprawdza realizację zadań wykonywanych przez firmy?

Każda posypywarka wyposażona jest w nadajnik GPS. Dzięki temu możemy w czasie rzeczywistym monitorować realizacje prac. Przy każdym działaniu kontrolerzy ZOM sprawdzają w terenie, czy firma należycie wywiązała się ze swoich obowiązków. Jeśli standardy zimowego utrzymania jezdni nie zostały osiągnięte – działania są powtarzane aż do skutku.

A co z chodnikami i przystankami?

Odpowiadamy za oczyszczanie 3,5 mln m kw. chodników, w tym 4400 przystanków tramwajowych i autobusowych. To liczby, które robią wrażenie, a w praktyce oznaczają ogromny obszar naszych działań. Żeby zminimalizować uciążliwości, ekipy porządkowe swoją pracę zaczynają od odśnieżania tych miejsc, którymi przemieszcza się najwięcej pasażerów – są to przystanki na węzłach przesiadkowych i okolice metra. Specjalnym traktowaniem obejmujemy też schody i kładki, na których szybciej może zrobić się ślisko.

Czy mieszkańcy mogą jakoś wspierać działania ZOM-u?

Oczywiście, współpraca z mieszkańcami jest dla nas bardzo istotna, bo dzięki niej możemy płynnie wykonywać nasze zadania, których celem jest zmniejszanie uciążliwości i zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom Warszawskiego Transportu Miejskiego, pieszym i kierowcom. A tych ostatnich prosimy, żeby przepuszczali posypywarki – pozwoli to sprawniej wykonać naszą pracę, czyli odśnieżyć lub zabezpieczyć przed śliskością ulice. Ponadto, zachęcamy mieszkańców do zgłaszania miejsc, w których potrzebna jest interwencja, poprzez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Stamtąd informacja trafi bezpośrednio do właściwego zarządcy terenu, bo Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada tylko za część ulic i chodników w Warszawie. Pozostałymi zajmują się inne jednostki, administracje lub prywatni właściciele.

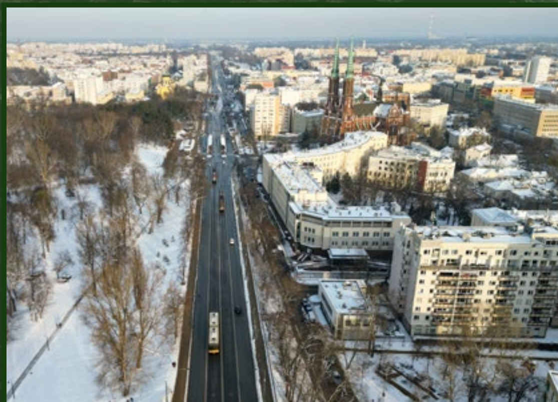
Dziękuję za rozmowę



MAMY ZIMĘ













Komunikacja miejska – podsumowanie 2023 roku

Rozbudowa drugiej i prace projektowe przy trzeciej linii metra oraz budowa tras tramwajowych do Wilanowa i na ulicy M. Kasprzaka – oto najważniejsze inwestycje komunikacyjne stolicy w 2023 roku. Jednocześnie Warszawa cały czas zmienia swoją flotę autobusową na ekologiczną, a starsze tramwaje i pociągi metra zastępowane są nowoczesnymi i wygodnymi składami. Warszawianki i warszawiacy coraz chętniej korzystają z takiego Warszawskiego Transportu Publicznego.

– *Już dziś niemal 60 proc. mieszkańców Warszawy wykorzystuje transport zbiorowy w codziennych podróżach i – co nas bardzo cieszy – aż 94 proc. ocenia dobrze funkcjonowanie komunikacji miejskiej w stolicy. Transport publiczny to również czystsze powietrze – tramwaje, metro i pociągi miejskie nie generują zanieczyszczeń, a coraz większa część stołecznej floty autobusowej jest napędzana ekologiczną energią. Podróżując komunikacją miejską oszczędzamy też pieniądze – bilety w Warszawie należą z najtańszych w Polsce – oraz czas, ponieważ nie stoimy w korkach. Dlatego sam chętnie korzystam z transportu publicznego i gorąco zachęcam do tego wszystkich mieszkańców stolicy* – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy.

W badaniu jakości komunikacji miejskiej przeprowadzonym przez firmę konsultingową Oliver Wyman i Uniwersytet Kalifornijski w Berkeley w grudniu 2022 roku Warszawa znalazła się na 19. miejscu na świecie.

Metrem szybciej i bliżej

W trakcie obecnej kadencji prezydenckiej stolica sukcesywnie rozbudowuje II linię metra – w latach 2019-2023 otwarto 11 nowych stacji. Obecnie podróżni mogą korzystać z 39 stacji metra, a łączna długość tras to prawie 40 km. W najbliższych latach przybędą kolejne trzy stacje na linii M2. A według masterplanu komunikacyjnego dla Warszawy do 2050 roku powstaną w mieście trzy nowe linie metra. Dzięki temu 17 z 18 dzielnic będzie miało dostęp do metra, a ponad połowa mieszkańców stolicy – zgodnie z ideą miasta 15-minutowego – będzie mieszkać w zasięgu dojścia piechotą do stacji metra.

– *Chcemy, żeby Warszawa była nie tylko idealnym miejscem do pracy, ale także wymarzonym miejscem do życia. Budowa kolejnych linii metra ma tu kluczowe znaczenie, bo komunikacja jest jedną z najważniejszych usług, jakie świadczymy naszym mieszkańcom* – mówił prezydent Rafał Trzaskowski ogłaszając w grudniu rozpoczęcie prac projektowych dla pierwszego odcinka trzeciej linii warszawskiego metra – od Stadionu Narodowego do stacji Gocław. Na nowej trasie – o długości ponad 8 km – znajdzie się siedem stacji, w tym sześć nowych (stacja Stadion Narodowy linii M2 została wybudowana od razu dla dwóch linii metra). Budowa linii M3 powinna ruszyć w 2028 roku. Pierwsi pasażerowie pojadą nią kilka lat później.

Jednocześnie w decydujący etap wchodzi budowa bemowskiego odcinka linii M2. Trwają prace ziemne przy trzech ostatnich stacjach (Lazurowa, Chrzanów i Karolin) oraz stacji techniczno-postojowej Karolin. – *Dotrze tu sieć podziemna samej kolejki, natomiast potrzebne jest również zaplecze warsztatowe i gospodarcze – a to wszystko na 30 hektarach terenu. Ta stacja postojowa jest naprawdę duża, a inwestycja imponująca. Jest potrzebna do obsługi II linii, ale również do obsługi pierwszego etapu III linii* – dodaje prezydent Warszawy.

W 2026 roku, kiedy oddany zostanie do ruchu ostatni odcinek linii M2, pasażerów na tej trasie będą wozić m.in. nowoczesne pociągi Skoda Varsovia. W stolicy jest już 37 takich składów.

Transport szynowy jest eko

Trwają prace przy budowie tramwaju do Wilanowa. Po oddaniu ulicy Spacerowej do ruchu, na ferie zimowe zaplanowane jest rozpoczęcie budowy nowego ciepłociągu i torów tramwajowych na skrzyżowaniu ulicy Belwederskiej z Dolną i Chełmską. Również na styczeń zaplanowano zmiany na dwóch kolejnych skrzyżowaniach. Przy al. W. Witosa i al. Wilanowskiej ruch drogowy będzie odbywał się już przez nowe tory tramwajowe. W pierwszym kwartale 2024 roku ruch drogowy ma być przełożony na nowo zbudowaną jezdnię. Tramwaj po ulicy J. Gagarina pojedzie na wiosnę 2024 roku, a do Wilanowa dotrze wraz z rozpoczęciem roku szkolnego w 2024 roku.

Dobiega końca budowa trasy tramwajowej na ulicy M. Kasprzaka. Cała linia ma 3,5 km długości, a do zbudowania zostało już tylko ostatnie 200 m torów. Gotowe są zielone tory przy Gazowni Warszawskiej. To 2,5 km zielonego dywanu z rozchodnika. Zima nie przeszkadza wykonawcy – Strabag Polska – ekipy budowlane pracują pod namiotami. Nową trasą tramwajową





będzie można dojechać z Woli do centrum w kilka minut. Tramwaj dotrze do dwóch stacji metra i na dworzec kolejowy Warszawa Centralna. Pojadą tu linie 10 i 11.

W planach jest również podziemna trasa pod Dworcem Zachodnim. Tramwaje Warszawskie pracują nad przygotowaniem kolejnych tras – na Gocław, wzdłuż Pola Mokotowskiego, na Zieloną Białołękę i wzdłuż ulicy Modlińskiej.

Nowe trasy obsłużą m.in. nowe, niskopodłogowe składy Hyundai Rotem. Warszawa kupiła ich aż 123. Wszystkie są już w stolicy.

Wygodny wspólny bilet

Mieszkańcy aglomeracji warszawskiej mogą korzystać z jednego biletu w Warszawskim Transporcie Publicznym i w pociągach Kolei Mazowieckich – w sierpniu przedłużona została umowa na Wspólny Bilet KM-ZTM (do końca marca 2025 roku). Dzięki niej pasażerowie mający bilety ZTM dobowe lub dłuższe (czyli bilety 3-dniowe, weekendowe, 30 lub 90 dniowe), bilet seniora czy bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci lub uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów środkami lokalnego transportu zbiorowego w Warszawie, mogą jeździć pociągami Kolei Mazowieckich w określonej strefie bez konieczności kupowania dodatkowego biletu na pociąg.

Strefa obowiązywania wspólnego biletu sięga kilkunastu kilometrów poza Warszawę. To oznacza nie tylko wygodę w codziennych podróżach, ale także wymierne korzyści finansowe – rocznie można zaoszczędzić kilkaset złotych.

W stolicy pociągi KM są znakomitym rozszerzeniem sieci WTP – zarówno w centrum Warszawy jak i na jej obrzeżach, bo jeżdżą w Wawrze, Białołęce, Ursynowie, Ursusie i Włochach. Zielono-białe składy mazowieckiego przewoźnika zatrzymują się w samym sercu Warszawy – na stacji Warszawa Śródmieście – oraz w pobliżu stacji obydwu linii metra: Centrum,

Dworzec Gdański, Stadion Narodowy, Dworzec Wileński, Młynów, Dworzec Gdański. Połączenia KM uzupełniają się z warszawską Szybką Koleją Miejską.

Nowe linie autobusowe i kolejne „elektryki"

Sukcesywnie „odświeżany" jest również tabor autobusowy. Miejskie Zakłady Autobusowe odebrały w 2023 roku kolejnych 60 pojazdów o niskoemisyjnym napędzie LNG (skroplony gaz ziemny). Obecnie we flocie MZA jest 1375 autobusów, w tym: 160 elektrycznych, 335 gazowych i 4 hybrydowe. Kolejnych 12 „elektryków" Solaris Urbino 18 Electric dotrze do stolicy w 2024 i 2025 roku. Podpisana zostanie również umowa na dostawę następnych 30 zeroemisyjnych autobusów, a w przyszłości (lata 2025-2026) MZA ogłosi przetarg na 80 elektrycznych pojazdów.

Nowoczesne i ekologiczne autobusy jeżdżą już także poza Warszawą. W tym roku uruchomiona została nowa lokalna linia L33 w Lesznowoli. Autobusy dowożą pasażerów do stacji kolejowej Warszawa Jeziorki – wygodnego miejsca przesiadkowego. Z pobliskich przystanków na wiadukcie, nad linią kolejową, odjeżdżają autobusy linii 715 i 737, a po zachodniej stronie torów zlokalizowana jest pętla autobusu linii 809. Na stacji Warszawa Jeziorki zatrzymują się również pociągi Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. Także do pociągu na stacji Warszawa Falenica dojeżdżają z podwarszawskiego Józefowa autobusy L50. Efektem współpracy z lokalnym samorządem jest także wydłużenie trasy linii 705 – autobusy wjeżdżają teraz w głąb Nowych Załubic.

Jednym z najszybciej rozwijających się obszarów Warszawy jest Wschodnia Białołęka. Choć



rozległa dzielnica jest oddalona o kilkanaście kilometrów od centrum Warszawy, nowe inwestycje komunikacyjne sukcesywnie skracają czas dojazdu do szkoły, pracy czy kina. Jesienią, po zakończeniu budowy lokalnych ulic i części inwestycji kanalizacyjnych, zmieniły się trasy autobusów linii 120, 134, 226, 314, 326 i N14. Dzięki temu autobusy obsługują nowe osiedla, poprawił się dojazd do stacji metra M1 i M2 oraz do Dworca Wschodniego. Lepszy dojazd komunikacją publiczną jest także do szkoły podstawowej przy ulicy Ruskowy Bród.

W styczniu została oddana do użytku nowa pętla autobusowa przy ulicy J. Ostroroga, która zastąpiła kraniec Młynów. Do nowej pętli dojeżdżają autobusy linii 106 i 136. W ramach inwestycji powstały także chodniki i wiata dla rowerów z zielonym dachem z rozchodnika oraz ustawiono wiaty przystankowe i ładowarki dla autobusów elektrycznych.

W marcu po raz pierwszy na tory wyjechały pociągi nowej linii Szybkiej Kolei Miejskiej – S4, która połączyła Piaseczno przez Warszawę Gdańską z Zegrzem oraz S40, które obsługują w dni powszednie trasę Piaseczno – Warszawa Główna (obecnie z powodu przebudowy Warszawy Zachodniej czasowo pociągi dojeżdżają do Warszawy Rakowiec). Trasy tych linii w wielu miejscach przecinają się z trasami innych linii Warszawskiego Transportu Publicznego, co umożliwia przesiadki między pociągami, autobusami, tramwajami i metrem. Na trasie przejazdu nowej SKM są dwa parkingi P+R – przy przystankach Warszawa Jeziorki i Warszawa Żerań. Nowe połączenia obsługiwane są dostępnym taborem, w tym najnowszymi pociągami typu Impuls 2.

Tegoroczny sezon Warszawskich Linii Turystycznych był nie tylko jubileuszowy (to już 15 lat!) ale także rekordowy. W sezonie (maj-wrzesień) z przepraw promowych przez Wisłę, podróży zabytkowymi tramwajami (linie T i 36) i autobusami (linia 100), rejsów statkiem do Serocka oraz przejażdżek koleją wąskotorową skorzystało ponad 200 tys. osób. Najpopularniejsze były bezpłatne promy – przez Wisłę można było się przeprawić na trzech trasach: promem Słonka – pomiędzy Cyplem Czerniakowskim a Saską Kępą; promem Pliszka: Most Józefa Poniatowskiego – Stadion Narodowy; promem Wilga: Podzamcze z Fontannami – ZOO. Promy przewiozły ponad 161 tysięcy pasażerów – najwięcej Wilga, ponad 70 tysięcy.

W maju była jeszcze jedna okazja, aby podziwiać zabytkowe autobusy i tramwaje. WTP wziął udział w Nocy Muzeów. Najpierw była parada komunikacyjnych zabytków ulicami Warszawy, a potem obsługiwały specjalne linie muzealne dowożące do miejsc wartych obejrzenia w tę wyjątkową noc.

Dniem największej mobilizacji WTP jest dzień Wszystkich Świętych. Co roku w tym czasie na warszawskie ulice wyruszają setki dodatkowych

autobusów i tramwajów, z których chętnie korzystają mieszkańcy stolicy i goście. Podjeżdżają niemal pod same bramy nekropolii, a pasażerowie nie muszą się martwić, gdzie zaparkować swoje auto. W sam dzień Wszystkich Świętych, który jest ustawowo wolny od pracy, na stołeczne ulice wyjechały autobusy i tramwaje 24 specjalnych linii cmentarnych i dodatkowo zasililiśmy 19 linii kursujących regularnie. Na obie linie metra skierowane zostały dodatkowe pociągi, uruchomiona była też linia tramwajowa 25, a do obsługi wybranych tras wysłaliśmy pojazdy o większej pojemności. Łącznie dało to 521 dodatkowych autobusów (w tym 492 na liniach cmentarnych) i 47 tramwajów (w tym na liniach cmentarnych 27). W sumie na ulice wyjechało niemal tyle pojazdów co w dzień powszedni. Specjalne linie cmentarne przewiozły w tym czasie ponad 434 tysiące osób; w sam dzień Wszystkich Świętych było to ponad 350 tysięcy pasażerów. W ciągu trzech dni specjalnej komunikacji łącznie sprzedanych zostało 714 761 biletów!

Zielone tory i wiaty

Warszawski Transport Publiczny lubi zieleń. Już ponad 33 km torów tramwajowych w stolicy jest pokryte roślinnością. W tym roku tramwajarze oddali do użytku zielone torowisko m.in. na ulicach T. Chałubińskiego i Obozowej. W trakcie modernizacji torowisk klasyczne tory z tłuczniem zastępowane są zielonymi. W przyszłym roku, kiedy tramwaje ruszą po nowo budowanych trasach do Wilanowa, na ulicy J. Gagarina, na Stegny i wzdłuż M. Kasprzaka długość zielonych torów wzrośnie już do 47 km – wszystkie nowo budowane trasy od razu są projektowane z zielonymi torowiskami. Zielone torowiska znajdą się też na kolejnych trasach tramwajowych, których budowa jest zaplanowana na 2024 i 2025 rok.

W 2023 roku aż 44 wiaty przystankowe zyskały zielone dachy i oznakowane szyby – w stolicy jest już 90 takich wiat. Posiadają dywan z zielonego rozchodnika oraz specjalne szyby, ostrzegające ptaki przed zderzeniem.

Tramwajarze i miejscy ogrodnicy założyli rabaty z roślinami na ulicy Grochowskiej. Na dwóch platformach przystanku tramwajowego przy ulicy L. Kickiego płyty chodnikowe zostały zastąpione roślinami. Łącznie powstało 18 rabat o całkowitej powierzchni 300 metrów kwadratowych. Rozbetonowane zostały również cztery dojścia do innych przystanków – przy ulicy Lubelskiej, Międzyborskiej i L. Kickiego.

Smukłe, przeszklone, w kształcie litery M – tak wygląda nowe zadaszenie nad schodami na stację metra Świętokrzyska linii M1. Nowe zadaszenie wejścia nr 8 powstało w miejsce dawnej, przeszklonej, niebieskiej tuby. Wymianą zadaszenia zajęła się spółka CP Development – inwestor nowego biurowca na rogu ulicy Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej. Zadaszenie nawiązuje wyglądem do tych nad wejściami na stacje drugiej linii metra. Na stalową konstrukcję w kolorze jasnoszarym nałożono szklany dach układający się w kształt litery M. Tafle szkła są zadrukowane figurami geometrycznymi w kolorze żółtym. Skrajne szklane narożniki są zaokrąglone. Jednocześnie wymienione zostały elementy informacji wizualnej – nowe, duże i czytelne, nawiązują do stylistyki obowiązującej na drugiej linii metra. ■



Bagienny tramwaj w Odessie

Dziś przenosimy się nad morze Czarne, by przedstawić wyjątkową linię tramwajową – w skali Europy, a być może nawet świata. Linię, która zdaje się funkcjonować wbrew zdrowemu rozsądkowi i rzeczywistym potrzebom miasta. Zapraszamy na przejażdżkę odeską „dwudziestką".

Linia inna niż wszystkie

Tramwaj, to z definicji miejski środek transportu, który ma sprawnie omijać korki po wydzielonej infrastrukturze i być przy tym ekologiczny. W Polsce znajdziemy kilka miejsc, gdzie „przecinaki" przejeżdżają przez lasy czy fragmenty pól, tym niemniej zawsze dotrzemy finalnie do położonego w oddali osiedla bloków lub dużego zakładu pracy. Tramwaje w Odessie w wielu przypadkach to odstępstwa od tej normy – trasy kilku linii są poprowadzone do nie działających od lat zakładów przemysłowych czy niewielkich osiedli, wzdłuż wąskich, szutrowych ścieżek. Szczególnie linia 20 zaprzecza powszechnym zasadom wielkomiejskiego transportu.





Torowisko na większości trasy biegnie wzdłuż słabo zagospodarowanych terenów, w pewnej odległości od drogi. Teren, po którym poprowadzono linię, jest podmokły, co sprzyja niekontrolowanemu rozrostowi roślinności. Momentami patrząc z drogi możemy tylko usłyszeć przejeżdżający tramwaj, bo sitowie zakrywa pojazd łącznie z pantografem. Z rzadka rozmieszczone przystanki tylko sugerują miejsce zatrzymania - motorniczy staje na żądanie przy wydeptanych ścieżkach, którymi nieliczni pasażerowie drepczą w kierunku domostw ukrytych za wysokimi trzcinami. Ekstremalna przejażdżka, będąca dla wielu codziennością, jest jednocześnie dużą gratką dla miłośników komunikacji miejskiej.

Przystanek przy ścieżce wśród trzcin

Linia 20 od początku swojego istnienia zaczyna kurs przy pętli Chersoński Skwer, na północnych rubieżach centrum Odessy. Cała podróż do pętli Chadżibejskij Liman zajmuje ok. 25 minut. Pierwszy odcinek trasy, po przejeździe pod ciasnym wiaduktem kolejowym, prowadzi wzdłuż drobnych zakładów przemysłowych. Dopiero po kilku minutach trasa przybiera bardziej sielski charakter, torowisko oddala się od wąskiej drogi, która za chwilę znika z pola widzenia za wysokim sitowiem. W ciepłych miesiącach, gdy roślinność jest już w pełni rozwinięta, trzciny wdzierają się przez otwarte okna do środka tramwaju, a pasażerowie czasem z nudów je zrywają i skubią.

Większość przystanków jest pozbawiona znanej nam infrastruktury – zazwyczaj to wydeptany kawałek dróżki wzdłuż toru, z przytwierdzoną do słupa trakcyjnego tabliczką z symbolem tramwaju. Pasażerowie chcący wysiąść, proszą motorniczego o zatrzymanie i płacą za przejazd



przy wysiadaniu. Niech nikogo nie zwiedzie sens istnienia przystanków w środku bagna – kilkanaście metrów po zachodniej stronie torowiska przebiega ulica Chadżibejska Droga, wzdłuż której stoją parterowe domki i niewielkie gospodarstwa.

Po kolejnych minutach niespiesznej jazdy docieramy do pętli Chadżibejskij Liman, usytuowanej nad rozległym jeziorem, które znajduje się po drugiej stronie drogi krajowej. Wokół jest pusto - stara, betonowa wiata pozbawiona jest nawet ławki, obok stoi budka z piwem nieczynna chyba od czasów ZSRR.

Świetlane plany kontra rzeczywistość

Co ciekawe, historia linii tramwajowej w tym rejonie Odessy sięga jeszcze XIX wieku. Wówczas zabudowania wzdłuż Chadżibejskiej Drogi miały charakter elitarny, osiedlali się tu wyłącznie najbogatsi mieszkańcy. Jeszcze przed Rewolucją Październikową snuto plany, aby okolice jeziora, przy którym znajduje się obecna pętla tramwaju, zagospodarować turystycznie i rekreacyjnie. Planowano stworzyć tu szerokie plaże oraz pełną infrastrukturę noclegową i gastronomiczną. Kto wie, może gdyby świetlane plany udało się zrealizować, osuszono by wszędobylskie bagna, okolica stała by się prestiżowa, a linia bardziej uczęszczana? W czasach radzieckiej prosperity jednak ta część Odessy mocno podupadła. Akwen przyciąga już wyłącznie wędkarzy i kąpielowych amatorów mocnych wrażeń, a tramwajem poza tym jeżdżą mieszkańcy domostw zlokalizowanych po zachodniej stronie linii.

Niestety, dziś brak widoków na lepszą przyszłość, zwłaszcza w obliczu trwającej wojny. Tramwaj zdaje się jeździć z przyzwyczajenia. Z pewnością nie jest to jedyny projekt funkcjonujący od czasów byłego ZSRR wbrew zdrowemu rozsądkowi, od lat dogorywając w związku z nieremontowaną infrastrukturą. Bo brakiem rentowności zapewne nikt się nie przejmuje, choć zapewne można by unikalność tej trasy z czasem przekuć w turystyczny sukces.

Tramwaje w Odessie

Odeska sieć tramwajowa jest bardzo rozległa – opisywana w tym artykule linia tramwaju bagiennego to zaledwie wycinek z niecałych dwustu kilometrów czynnych torowisk. Tramwaje elektryczne kursują w Odessie od 1910 roku – obecnie na stanie przedsiębiorstwa komunikacyjnego jest ponad 200 wagonów, poruszających się na 21 liniach. Pomimo wojny, aktualnie trwa dostawa nowego, częściowo niskopodłogowego taboru. W Odessie nie ma ani jednej linii metra – poza tramwajami na ulicach spotkamy autobusy i trolejbusy.

Ze względu na rozległość i specyfikę miasta, godnym polecenia jest jeszcze kilka linii tramwajowych. Na przykład 27-ka, kursująca poza granicę miasta do terenów portowych wzdłuż rolnych i przemysłowych nieużytków. Pętla jest zlokalizowana tuż za południową granicą administracyjną Odessy, obok portu towarowo-pasażerskiego. Można stąd dopłynąć statkiem na przykład do gruzińskiego Batumi.

Dla przeciwwagi – w ścisłym centrum Odessy, nieopodal głównego dworca kolejowego, kilka linii tramwajowych codziennie przedziera się… przez bazar. „Priwoz” to jedno z większych odeskich targowisk – w godzinach handlowego szczytu kręci się tu mnóstwo ludzi, a burty wagonów niemal zahaczają o stoiska z warzywami i owocami. Dziś Odessa często jest celem rosyjskich ataków rakietowych ale mieszkańcy starają się prowadzić normalne życie i tramwaje kursują po mieście. ■







Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Nie daj się nabrać – bilety tylko z oficjalnych źródeł

Nie daj się nabrać – bilety tylko z oficjalnych źródeł

Co jakiś czas w mediach społecznościowych pojawiają się profile oferujące „bilety WTP" z olbrzymimi rabatami. Jest to najprawdopodobniej próba oszustwa, którą Zarząd Transportu Miejskiego zgłasza odpowiednim służbom oraz podmiotom zarządzającym portalami.

Takie strony i profile służą do wyłudzania danych, co potem może skończyć się utratą pieniędzy przez pasażera. Nie należy klikać w żadne linki do rzekomej „oferty", czy „ankiety" po której wypełnieniu pasażer miałby otrzymać darmową lub wyjątkowo tanią "Warszawską Kartę Miejską". Może się też pojawić formularz płatności do fikcyjnej dostawy, a podanie danych karty płatniczej da oszustom dostęp do środków na koncie bankowym nieostrożnego pasażera. Wyłudzone w ten sposób dane osobowe mogą posłużyć do kolejnego przestępstwa, np. zakupów w internetowym sklepie, pożyczki.

Mamy nadzieję, że nikt się na takie „promocje" nie nabrał, ale na wszelki wypadek przypominamy kilka ważnych zasad dotyczących kupowania biletów.

Warszawski Transport Publiczny nie sprzedaje biletów na stronach internetowych oraz na profilach w mediach społecznościowych. Bilety nie mogą być sprzedawane po obniżonych cenach z prostej przyczyny – cena biletu wynika z taryfy ustalanej uchwałą Rady m.st. Warszawy. Bilet długookresowe (30 i 90 dniowe) dla posiadaczy Karty warszawianki/warszawiaka mają niższą cenę niż podstawowa ale ona także wynika z uchwały rady miasta. Podobnie jest z Biletami Metropolitalnymi. Szczegółowy cennik, z wyszczególnionymi wszystkimi rodzajami biletów w ofercie oraz uprawnieniami do ulg można znaleźć na naszej stronie internetowej www.wtp.waw.pl.

Jeśli więc trafimy na reklamę, albo profil, który na pierwszy rzut oka wygląda jakby był powiązany z WTP i przeprowadza takie „promocje", to powinna się zapalić lampka ostrzegawcza.

Bilety uprawniające do podróżowania pojazdami WTP można kupować w punktach stacjonarnych (np. saloniki prasowe, kioski) oraz:

- Punktach Obsługi Pasażerów,
- Biletomatach stacjonarnych i w pojazdach,
- aplikacji mobiWAWA,
- pozostałe aplikacje mobilne: moBilet, MPay, Skycash, jakdojade, zbiletem.pl, GoPay.

Bilety długookresowe koduje się np. na Warszawskiej Karcie Miejskiej, legitymacji studenckiej lub innym nośniku akceptowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego. Jeśli chcemy je kupić on-line, to należy skorzystać z miejskiej aplikacji mobiWAWA. Ta aplikacja oferuje zakup biletu długookresowego 30 i 90 dniowego ważnego w 1, 2 i 1+2 strefie biletowej, w tym również Biletu Warszawiaka i jest bezpieczna.

Można się do niej zalogować przez:

- Węzeł Krajowy (profil zaufany, bankowość elektroniczna lub inny dostawca tożsamości) – logując się poprzez węzeł krajowy można korzystać z uprawnień Karty warszawianki/warszawiaka, które były zakodowane karcie miejskiej lub zawnioskować o te uprawnienia dzięki weryfikacji stałego adresu zameldowania na terenie m. st. Warszawy;
- Portal mojaWARSZAWA (logowanie poprzez nazwę użytkownika i hasło po wcześniejszym założeniu konta w aplikacji mobiWAWA przy wykorzystaniu opcji ZAREJESTRUJ SIĘ) – logując się poprzez utworzone konto nie możesz korzystać z uprawnień Karty Warszawiaka oraz o nie zawnioskować.

W aplikacjach mobilnych dostarczanych przez operatorów zewnętrznych można kupić bilety jednorazowe, czasowe i krótkookresowe; natomiast nie można za ich pośrednictwem kupować biletów długookresowych. ■





Warszawa